

et kapacitetsmæssigt som et transportøkonomisk synspunkt — hensigtsmæssig trafikafvikling.

Under de nuværende forhold afvikles således $\frac{2}{3}$ af spidstimetrafikken til universitetet med lette individuelle transportmidler (gang, cykel, knallert), og det er på baggrund af detailanalyser i Københavns universitets kommunikationsanalyse 1968 fundet rimeligt at antage, at jo nordligere placering et universitetsareal gives i Kalvebodkilen, jo større andel af trafikken vil blive afviklet med disse billige og lidet kapacitetskrævende transportmidler.

Ved en placering umiddelbart syd for Sjællandsbroen er det i den i Kalvebodrapporten omtalte trafikprognose beregnet, at ca. $\frac{1}{3}$ af universitetstrafikken vil afvikles med de nævnte lette transportformer.

For så vidt angår styringsgruppens opfattelse af, at et universitet er et tungt trafikmål, som det er ønskeligt at S-banebetjene, finder universitetet anledning til at bemærke, at det naturligvis vil være en fordel, om universitetet kan S-banebetjenes, men at der efter universitetets opfattelse vil være en række trafikale og andre beliggenhedsmæssige krav, som må tildeles en højere prioritet end en S-banebetjening, og at det heller ikke kan afvises, at andre byfunktioner — herunder boligområder — vil have større nytte af en S-banebetjening, end universitetet vil have. En sådan afvejning kan blive aktuel ved vurderingen af den mest hensigtsmæssige linieføring for en enkelt banelinje gennem Kalvebodkilen.